Año I.—Núm. 43. Sábado 3 de octubre de 1857. Islas Baleares.

EL ISLEÑO,

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta y Librería de Gelabert.—Mahon.—D. Matías Mascaró.—Iviza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

La Rusia

Y SUS CAMINOS DE HIERRO.

(CONTINUACION.)

II.

Los caminos de Rusia apenas merecen este nombre, si se esceptúan algunas calzadas. Nada hubiera mas fácil que surcar con ellos esta llanura, donde, á escepcion de los montes Karpathos y los Ourals, ninguna de las ondulaciones del terreno llega á la altura de montaña; pero la enormidad de las distancias hubiera hecho oneroso su restablecimiento, así como su conservacion. Se han utilizado los dones del clima y del pais, la nieve para los trineos y las aguas corrientes para la navegacion. El trasporte por medio de trineos solo es practicable en invierno; la navegacion no puede hacerse sino en verano. Por lo demas, las tarifas de trasportes por medio de trineos, señala al precio de 20 á 25 céntimos por tonelada y por kilómetro, y si en él se aprieta la mano, llega á ser exorbitante, y las comunicaciones fluviales perjudican al tráfico, bien por su lentitud, bien por las interrupciones forzosas durante el invierno. Por otra parte, allí no se han puesto en práctica mas que dos sistemas, del primero de los cuales fué autor Pedro el Grande, quien, á fin de asegurar la provision y la prosperidad de su capital, heredera de Nowgorod, pensó en unir el Neva, que corre entre los muelles de granito de San Petersburgo, al Volga, via comercial que mueve el centro del imperio al mar Caspio.

Estos dos rios están enlazados por canales formando una línea navegable de mas de 4,000 kilómetros de longitud. El Volga vuelve á enlazarse en su curso superior con los canales del N.; recibe en su curso medio el Oka que viene del S. O., y en cuya confluencia esta situada Nipsi-Nowgorod, célebre por su feria, y en su curso inferior se engruesa con las aguas del Kama, que viene del N. E., donde los establecimientos metalúrgicos estan agrupados. Mas abajo pueden desembarcarse las mercancías despachadas para el mar de Azoff y trasportarse al Don que conduce á dicho mar por un ferro carril de 63 kilómetros de longitud, y cuyos trenes son tirados por caballos. En el rio y en sus dos afluentes se ha establecido un servicio de vapores cuya fuerza varía de 24 á 250 caballos. El sistema que acabamos de describir abraza la parte oriental del territorio, que confina con la cordillera asiática del Oural. El segundo sistema está aplicado á la parte occidental. Cuando el arte haga desaparecer ó dé los medios de volver el curso de las 13 cataratas que mas abajo de Kiew impiden la navegacion del Dnieper y la suspenden cerca de 10 meses, este rio, tributario del mar Negro, así como el Dvina, el Niemen y el Vístula, que pagan tributo al Báltico, formarán una línea no interrumpida desde el uno al otro mar, á la vista de los Karpathos y de la Europa. Conocidos ambos sistemas se mide el espacio, que todavía no se halla en estado de viabilidad. La red de caminos de hierro de Rusia llena la laguna, ofreciendo una especie de trasportes permanente, acelerado y económico.

Puede considerársele reducido á dos líneas, una de N. á S. y otra de E. á O., y se divide en dos partes.

La primera parte de la red tiene ya un elemento, que es el camino de hierro de Petersburgo á Moscow, esplotado desde 1851, y construido á costa del Estado, y por medio del cual está unida la vieja capital á la nueva, que es la primera plaza comercial, tanto entre las marítimas, cómo entre las del interior. Debe prolongarse este camino desde Moscow á Theodosia. Hé aquí la línea de N. á S; pero esto es poco: desde Koursk, que es uno de los puntos importantes entre Moscow y Theodosia, partirá una línea que por Dunaburgo llegará hasta Liebau, uno de los principales puertos de Curlandia, con lo cual se hace doble la línea de X. á S. Así, pues terminarán en el Báltico dos ramales, que penetrarán en la zona central con un desvío de 100 leguas por término medio; el uno comenzando en Liebau, y pasando por Dunaburgo, y el otro comenzando en Petersburgo, y pasando por Moscow; despues se reunirán en Koursk, punto de bifurcacion y nudo del Centro y del Sur, donde en el mes de agosto están maduros los frutos y alzadas las cosechas de granos. Mas adelante desciende el tronco por entre el Don y el Dnieper, saliendo de él un ramal de 37 kilómetros que toca en la parte marítima de este rio, á corta distancia de Odessa, y por último, llega hasta Theodosia, en el mar Negro. Sin embargo, de Moscow partirá en direccion al E. un ramal, que pasando por Uladimiro, irá á terminar en Nini-Nowgorod sobre el Volga, y que acaso, andando el tiempo, se prolongará hasta la Siberia, y desde la Siberia á la China..... Pero dejemos esto á un lado.

Vemos que esta parte de la red rusa está colocada entre los dos sistemas de vias navegables, que ocupa una porcion del intérvalo desheredado que suplirá la insuficiencia de estas comunicaciones, y que las pone en contacto en la parte del S. Entre los diferentes puntos adonde van á parar estas vias férreas y fluviales, Liebau es una plaza de poca importancia; pero Theodosia, ciudad célebre en otro tiempo, situada al S. E. de la Crimea, es importante por las ventajas que reune para la navegacion y el comercio, lo cual fué causa de que los griegos en la antigüedad, y los genoveses en los tiempos modernos, estableciesen allí un puerto comercial. Segun Strabon, era Theodosia una ciudad tan floreciente, 400 años antes de la Era cristiana, que un rey del Bósphoro Cimerio, sacó de ella 2.100,000 medidas de granos, que envió á Atenas, afligida á la sazon por el hambre.

Hácia fines del signo XI, que fué el primero de las cruzadas, ya habian fundado allí los genoveses la famosa factoría de Caffa, llamada la pequeña Constantinopla por los tártaros en su sencilla admiracion, y de la cual fueron espulsados despues de la ruina del imperio griego. Doscientos años mas tarde todavía encontró allí un resto de prosperidad el viajero Chardin, quien contaba que en el espacio de un mes habia visto entrar 400 buques. Durante este período prevaleció el nombre de Caffa; pero despues que Catalina conquistó la Crimea, como futura libertadora de la Grecia, dió á aquella península el nombre helénico de Tauride, y Caffa volvió á llamarse Theodosia. Como Odessa al O. y Tagantog al E., Theodosia corresponde á las provincias fértiles de la Rusia central. Odessa, que en 50 años ha llegado á ser el segundo puerto mercante del imperio, abastece algunas de dichas provincias, pero no puede abastecerlas todas.

Theodosia llegará á rivalizar con Odessa, abasteciendo las provincias, á donde esta no tenga productos que enviar, pues sin perder sus relaciones directas con el interior, unirá á ellas las de Taganrog y otros puertos del mar de Azof, ofreciendoles una salida mas fácil á este mar encerrado, sin necesidad de hacer los rodeos del Volga y del Don; á esto se agregarán sus relaciones con el litoral oriental del mar Negro y del Cáucaso; se enlazará, en fin, con Moscow, y tal vez resucitará con nuevo esplendor la antigua ciudad de los griegos y genoveses.

En cuanto á Biebau, este puerto, ahora como en los mejores tiempos de las ciudades anseáticas, no puede competir con el de Riga, que, por hallarse próximo al desembocadero del Dvina, está designado para dar salida á los frutos del pais: su movimiento no escede hoy de 20,000 toneladas al año por término medio.

Mas por lo que hace al camino de hierro, se ha tenido en cuenta que es él puerto ruso del Báltico mas meridional y occidental á un tiempo y el que está menos distante para las arribadas de Europa; que solo se hiela en los inviernos muy rigurosos, y que aun en este caso no se suspende la navegacion por mas de seis semanas, mientras los puertos de Riga y Petersburgo de ordinario están bloqueados por la nieve cinco meses del año. Liebau, en donde se puede abordar con casi todos los vientos, contendrá 1,600 buques en vez de 400, cuando las obras que han de hacerse por el Estado ensanchen su recinto.

La otra parte de la red consiste en una línea única, que va desde San Petersburgo á Varsovia por Wilna. El Estado ha hecho en ella obras, cuyo valor asciende á 73 millones, y que cede á la compañía por la mitad de los beneficios á mas del interés á 5 por 100. Hé aquí el trozo del E. al O., que se completará con un ramal que debe partir de los alrededores de Wilna hácia la frontera de Prusia y Koenisberg, que irá á Varsovia por medio de su union con el camino de hierro de Granitza, en Austria. Esta línea servirá para enlazar la red de caminos de Rusia con la de Europa, y en el interior por su contacto con el Dvina, el Niemen y el Vístula enlazará en el Norte los dos sistemas fluviales.

Las dos partes de que la red se compone se juntan en Petersburgo primero, y despues en Dunaburgo, donde la línea de Varsovia se encuentra con la de Koursk á Liebau. Por allí las importanciones de Liebau y las espediciones de Koursk podrán ir de Dunaburgo á Varsovia y á Petersburgo, en las provincias vecinas al camino de hierro del O.; Petersburgo sostendrá su actividad en todas las estaciones por medio de sus relaciones con Liebau (que será su puerto de invierno) con Koenisberg y Varsovia. La red enlaza tres capitales; Varsovia, Petersburgo y Moscow; tres mares, que son: el Báltico, el mar Caspio y el mar Negro; las tres zonas septentrional, central y meridional del pais; y por último, los dos sistemas de comunicaciones fluviales. Al mismo tiempo que da cohesion á la Rusia, consuma la solidaridad con la Europa por las fronteras de Prusia y Austria.

La concepcion de tan vasto trazado es digna ciertamente de los mayores elogios. Las longitudes de las líneas son, segun cálculos aproximados: desde Petersburgo á Varsovia, 1,248 kilómetros, incluso el ramal de Koenisberg, que tiene 170; desde Moscow á Theodosia, 1,159 kilómetros: desde Moscow á Nijni-Nowgorod, 426 kilómetros; desde Koursk á Liebau, 1,217 kilómetros: lo cual compone, junto con algunas fracciones, un total de 4,152 kilómetros por construir. Si se añaden los 644 kilómetros de Petersburgo á Moscow, la longitud completa de la red será de 4,806 kilómetros. Suponiendo una velocidad de 40 kilómetros por hora, Moscow estará á 11 horas de Volga y á 29 del Sur de Crimea: Petersburgo, que desde ahora da la mano á Moscow, se encontrará á 45 horas del mar Negro, á 26 de Varsovia, á 36 de Berlin y á 40 de Viena.

Es indudable que, aun cuando sea conocido el valor económico de la red, no se conoce aun su valor estratégico. Esto no debe sorprendernos. En donde quiera que se trate de llevar la guerra á las naciones limítrofes, ó hacer con ellas un cambio de productos, los procedimientos serán los mismos: es preciso abrir caminos que vayan desde el centro del pais á las fronteras. Seria difícil inventar una especie de rádios del centro á la circunferencia, que tuviesen una propiedad comercial esclusivamente, sin que pudiese hacerse de ellos un uso militar. Las vias rápidas sirven para dos fines; todos los caminos de hierro son inocentes, pero no por eso está prohibido desconfiar en cuanto al uso que de ellos puede hacerse. Podrá pretenderse que los Czares se servirán de los caminos de hierro para la conquista con tanta mas ventajas, cuanto que primero se habrán valido de ellos para el comercio; pero dado que esto fuese cierto, ¿podria crear la Rusia medios para ir en corto tiempo al territorio de sus vecinos sin dar á estos los mismos medios de visitarla? Se dirá, sin embargo, que la Rusia es en sí invulnerable, porque la cubren las distancias, que son su natural defensa; si las suprime, esto no será mas que un testimonio de su deseo de estar en buenas relaciones con la Europa, ó el desafío mas temerario que jamás se haya hecho por ella al mundo. Sea esto ó aquello, nosotros hemos probado que la fortuna de Europa es imperecedera, pudiendo asegurarse que ninguna eventualidad será suficiente para desarrollarla. Preciso es, sin embargo, averiguar hasta qué punto serán los caminos de hierro en Rusia los agentes de la trasformacion del pais y de sus habitantes, y cuáles son los elementos de semejante trasformacion. —*E. Bar-rault.*

(*Se continuará.*)

(*Leon Español.*)

GUANGA.

BALADA.

En una de las montañas que dominan la pintoresca villa de Pravia (Asturias), que desde

allí parece una bandada de palomas que ha descendido á beber en las azuladas corrientes del *Nalon*, brota una hermosa fuente que lleva el nombre que sirve de epígrafe á este artículo. Sus aguas filtran al través de la yerba, por la que se deslizan como otras tantas gotas de rocío que se desprenden de las flores cuando las mecen las brisas matinales.

Seria muy bello, reclinados en el cesped contemplar sus fugitivos raudales, deslizarse por la campiña, semejando trenzas de plata, para llevar nueva vida á la rosa silvestre que vegeta humilde entre los brezos, si esa fuente no encerrara una historia, triste por demas para que el alma pueda entregarse á emociones risueñas.

Seria muy dulce adormecerse al suave rumor de sus aguas, soñando la gloria y los amores, si el murmullo que forman al brotar no remedase un lamento tierno y dolorido como el que se escapa del pecho de una doncella enamorada.

Cuando sepais la historia de esta fuente, las que habeis dormido y soñado dichas junto á ella, sin duda que sentireis haber sonreido donde se han derramado tantas lágrimas.

Oid.

I.

Hace muchos años una niña llenaba el cántaro en esa fuente.

Un jóven la miraba apasionadamente mientras balbuceaba algunas palabras.

Al oirlas la niña temblaba.

El estendia el brazo señalando los horizontes.

Ella colocaba una mano sobre el corazon.

El cayó de rodillas.

Ella lloraba...

El bebió en un ósculo dos tiernas lágrimas, y pronunció una palabra.

¿Aquella palabra era un adios?

II.

El jóven era marino y partia.

Partia para muy lejos... muy lejos...

Ella quedaba para sufrir los horrores de la ausencia y para decirle al volver:

Hé aquí mi amor mas grande, mas intenso; ¿qué se hizo el tuyo?...

III.

El marino cruzaba los mares, mirando desde la popa de su bajel el vívido lucero que resplandecia en Oriente; lucero que era la imágen de su amor.—No me olvida, no me olvida; y repetia todas las noches que el lucero brillaba con nuevos resplandores.—¡Que ella se consuele tambien no dudando de fidelidad y tenga por la imágen de mi cariño la estrella mas vibradora de la noche!!

IV.

Su niña está en la fuente.

¿Quién es el que entreteje con las frescas hojas del abedul el cántaro que lleva la niña?

¿Cómo es que rebosan sus mejillas el matiz de la rosa, y divaga en sus lábios de cinabrio espresiva sonrisa?

¿Olvido?

—¡Olvido!!

Otro amante merece sus miradas... sus pensamientos... sus sueños...

V.

El marino tornó á la aldea de su niña, y en alas de su amor fortificado y engrandecido por la ausencia corrió á la fuente perdidamente enamorado, loco...

Una nube velaba aquel lucero que tantas veces le habia hecho esperar.

La niña estaba en brazos de un nuevo amante.

—¡Perjura! esclamó con sofocada voz el marino cayendo sobre el césped.

Una espuma blanca apareció entonces en la superficie de las aguas: de aquella espuma salió una niña incomparablemente hermosa: era una *Xana* (1)

Tembló la jóven y un momento despues desapareció arrebatada por la *Xana* en los manantiales de la fuente.

VI.

El marino murió de celos.

Cabe el sitio en que exhaló el postrimer aliento caen siempre esas gotas de agua; lágrimas tal vez con que un niña ingrata llora la falsía de sus amores.

VII.

—Niñas; si vais á *Guanga* y veis una fuente que vierte sus raudales en diminutas gotas, acordaos de una mujer infiel que espía su pecado... y bebed respetuosamente en ella para aprender y escarmentar.

Oviedo 15 de marzo de 1857.

EVARISTO V. ESCALERA.

(Las Córtes.)

(1) *Creencia popular en Asturias. Especie de* Ondinas *que moran ocultas en los manantiales de las fuentes.*

VARIACIONES DE LA AGUJA MAGNÉTICA

EN LOS BUQUES DE HIERRO.

Medio de evitarlas.

Las lamentables pérdidas de algunos buques de hierro motivaron que se atribuyesen al magnetismo de ese material de que eran construidos. A pesar de que algunos esperimentos demostraban la exactitud de esa teoría, el Dr. Scoresby quiso dar un paso decisivo y concluyente para que quedase fuera de toda duda cuanto habia dicho sobre este interesante particular. A este fin, á pesar de su edad de mas de 70 años, emprendió en el año pasado de 1856 un viaje para Australia en el vapor de hierro *Royal Charter*, sin que la arredrasen las fatigas de un viaje de 10,000 leguas. Para juzgar los resultados de esta científica espedicion, estractamos á continuacion una parte del discurso que á su regreso pronunció en Whitby, su ciudad natal.

«Mi objeto (dijo) fué determinar ciertos hechos importantes, ó la exactitud de ciertas teorías que hace algunos años publiqué respecto al magnetismo de los buques de hierro. Desde hace mucho tiempo habia llamado mi atencion la influencia que podia este ejercer en la brújula, instrumento de tanta importancia en manos del navegante, y tan falsa y peligrosa guia, si no es exacta. Cuando mis primeros esperimentos magnéticos, ví que si tenia una barra de hierro en posicion oblícua, la punta mas baja se convertiria en polo Norte, y la mas alta en polo Sur, produciéndose así una diferencia de polaridad. De aquí pues, se sigue que si una punta tiene polaridad septentrional y la otra meridional, debe haber en la barra un punto neutral ó que carezca de polaridad. Tuve tambien la suerte de descubrir por deduccion científica que si vibraba la barra, el magnetismo en un instante se duplicaba, triplicaba y cuadruplicaba.»

Desde que se empleó el hierro en la construccion de los primeros buques, los navegantes no dudaron que debia resultar un error en los compases. Si esto hubiese sido el solo defecto, se hubiera podido corregir. Tambien me tocó la suerte de descubrir en mis investigaciones científicas que el magnetismo de los buques debe ser muy variable y no permanente, pues que encontré que si magnetizaba una barra de hierro hasta hacerla poderosamente magnética, de modo que con ella hiciese girar la brújula en cualquiera direccion, y la daba un fuerte golpe, alteraba el magnetismo original y cambiaba los polos. Un buque construido de hierro debe recibir una grande cantidad de fuerza percusiva y llegar á ser intensamente magnético. Si este buque pudiera cambiar de posicion de arriba abajo, su magnetismo se cambiaria é invertiria. «Seguí aun mas allá, y en vista de que la fuerza magnética de la tierra tiene una direccion, inferí que si se construia un buque con la proa al Norte el magnetismo tendria una particular distribucion; que si se construia con la proa al Sur, el magnetismo tendria una direccion diferente, y así con los otros rumbos del compás. Teniendo el magnetismo de la tierra estaria mas próxima al uno que al otro de los costados del buque, y por lo tanto inferí que si se construian dos buques con sus proas en diferentes direcciones el magnetismo de la tierra se sentiria en el uno á estribor, y en el otro á babor, y por lo tanto las agujas de sus compases respectivos serian atraidas en diferentes direcciones.

»Algunos de los mas eminentes filósofos negaron al momento y contradijeron estas teorías. Tambien añadí entonces que, si siguiendo el magnetismo del buque cierta direccion, y otra diferente la proa, recibiese un violento choque, se cambiaria su magnetismo, pasando del lado en que habia sido mas fuerte, al otro, y que se alterarian tambien las brújulas. De aquí, pues, podian provenir peligrosos resultados.

»Como no me era fácil poder volver de arriba abajo uno de estos buques, consideré qué, haciendo viaje á la Australia (á los antípodas), cambiando el magnetismo de la tierra, podia tener el buque positivamente cambiado de arriba abajo; y podia al mismo tiempo observar si la accion de los temporales de los mares del Sur, la vibracion por la violencia de las olas y por la marcha á vapor, eran suficientes para trastornar el magnetismo que era de una clase en Inglaterra, y que vuelto de arriba abajo por sí mismo, debia ser diferente en Australia. El asunto era de inmensa importancia, pues que las pérdidas de algunos buques, y las espantosas del *Berkenhead*, *Tayleur* y otros, se debian atribuir al cambio de las brújulas, cambio que no se sospechaba. Este asunto produjo en Liverpool una grande alarma, como si se debiera lastimar los intereses de los propietarios de buques de hierro. Yo permaneci en la persuasion de que un buque seria mas seguro si el capitan sabia que estaba espuesto á navegar con falsa direccion, que si tuviese una ciega confianza en su exactitud. Con todo, habiéndose cuestionado algunos puntos, y negado otros, determiné pasar á Australia, y probar todo cuanto habia dicho.»

Dije que el buque, al llegar á Melbourne, segun mi teoría tendria su magnetismo cambiado de arriba abajo.

La parte superior del buque que en Inglaterra tiene siempre polaridad austral y atrae el polo Norte del compás, debia tener en Melbourne polaridad septentrional y repeler el polo Norte.

Cuando el *Royal Charter* salió de Liverpool y á su regreso, su posicion puede representarse del modo siguiente:

Popa del buque.	Cubierta. Magnetismo Sur. Magnetismo Norte. Quilla.	Proa del buque.

«La cuestion, pues, era la siguiente: ¿Se habia cambiado el magnetismo en Melbourne? La primera oportunidad de probarle fué al entrar en Port Philip, cuando observé que la parte superior del buque habia cambiado su polaridad y era Norte. Bajando á la bodega vi que la polaridad disminuia, hasta que á la mitad de la altura no habia polaridad. En seguida observé que la línea longitudinal de no polaridad no seguia recta, pero sí con ondulaciones. Sobre de esta línea el polo Norte era rechazado, debajo de ella era atraido. Mi teoría se habia verificado. Todo lo que en Liverpool era Norte, era Sur en Melbourne. Y esto estaba aun mas confirmado con ver que los pilares, cepos de ancla y demas de la parte superior del buque, en vez de haber conservado su magnetismo Sur se habia cambiado en Norte.

»Todos los principios que habia sentado quedaron prácticamente probados y verificados. Los compases habian sido arreglados por el astrónomo Real bajo un ingenioso sistema, habiéndose arreglado los errores por medio de imanes antagonistas. Exactamente igual á lo que en 1846 dije á la *Bertish Association*, sucedió que estos compases no dejaron de ser exactamente útiles, pero eran mas erróneos que los demas que habia á bordo. Por lo tanto quedó plenamente establecido que el solo medio de obtener una guia segura era colocar las brújulas muy elevadas sobre el casco.

»En las que nosotros llevábamos así teniamos una buena guia y punto de referencia á todas horas. Siempre supimos el rumbo que seguia el *Royal Charter*, á pesar de los cambios que se iban verificando en las otras partes del buque.»

A esto puede añadirse otro hecho. Cuando el Dr. Scoresby supo la desgracia del *Tayleur*, dijo: «Apostaria á que se construyó con la proa al Norte;» averiguado por los presentes, resultó que se habia construido proa al Nordeste.

MANUEL GUTIERREZ DE LA VEGA.

(Leon Español.)

VISITA DEL EMPERADOR NAPOLEON

AL DEPARTAMENTO DE LAS LANDAS.

Mejoras en este pais.—Perforacion de los Pirineos.

«El 23 de agosto el Emperador, en su viaje de Biarritz á Paris, visitó por primera vez sus posesiones de las Landas; y del entusiasmo con que la poblacion saludó su llegada, S. M. pudo deducir desde luego cuan apreciadas eran sus generosas intenciones. Hé aquí algunos pormenores relativos á la visita en cuestion.

«Este señorío tiene una estension de 7,000 hectáreas(17,500 acres), compuesta de pantanos, aguazales y tierra plantada de abetos ó cultivados. Dominan, sin embargo, los pantanos en razon de que S. M. escogió los puntos que requerian mas trabajo y donde pudieran ensayarse mas modos diferentes de agricultura. Esta propiedad está situada en ocho cantones distintos. En la parte de territorio que corresponde al de Sabres se ha construido una alquería parecida á una cabaña suiza, cuyo techo está cubierto de tejas; para mayor comodidad del dueño, la alquería contiene cuadra, boyeriza y local para colocar forraje. Un camino macadamizado de una milla y media de longitud enlaza la alquería con la estacion del camino de hierro de Sabres. Este camino tiene en un lado otro construido de madera con vagones para el trasporte de productos agrícolas. Para el dia de la visita del Emperador habianse reunido en Sabres y La Bouheyre un número considerable de habitantes, y en el último pueblo S M. se dignó aceptar la comida que le ofreció M. Cornuau, prefecto de las Landas. Entre los hijos del pais los habia que llevaban zancos con los cuales cruzaban los pantanos y aguazales con gran velocidad. El dia era magnífico.

El Emperador llegó á Sabres un poco antes de las tres. En el carruaje de S. M. iban M. Fould, ministro de Estado, el general conde Edgardo Ney, M. Isaac Pereire y M. Damas, menor, director del camino de hierro del Sur. Al llegar á la estacion, S. M. fué recibido por el prefecto de las Landas y un gran número de empleados del departamento. Despues de contestar con su amabilidad acostumbrada á la felicitacion de bienvenida, el Emperador montó á caballo, y acompañado de los personajes mencionados y algunos otros se dirigió á su alquería de La Serre de las Pradas, pasando por medio de un número inmenso de habitantas que cubrian ambas orillas del camino. Precedia á S. M. una guardia de hombres con zancos, prorumpiendo en entusiastas vivas.

S. M. visitó minuciosamente la alquería, informándose particularmente de la naturaleza del suelo, la clase de cultivo que mejor le convenia, etc. Al regresar á Sabres, el Emperador se detuvo junto á la estacion, donde habia una gran plancha de hierro colado, colocada al nivel del suelo con esta inscripcion: «Napoleon III es el primer soberano que ha pisado esta tierra árida con el noble objeto de fertilizarla y regenerarla.» S. M. entró despues en el carruaje del camino de hierro, y al poco tiempo llegó á la estacion de La Bouheyre, donde los miembros del Consejo general de las Landas se habian reunido para recibirle. S. M. se dirigió en seguida al pueblo de La Bouheyre en un carruaje particular, pasando por debajo de arcos de triunfo, formados de ramas de pino y de matas de brezo. Delante del Emperador marchaba una guardia de honor á caballo, compuesta de jóvenes del pais. S. M. se detuvo un rato frente una columna de hierro colado, erigida por los operarios de las fundiciones de las Landas.

En La Bouheyre, el Emperador fué recibido en una elegante casita de campo de M. Leon corregidor de Burdeos, gran propietario en las Landas. S. M. salió al balcon para saludar á la multitud. El prefecto de las Landas presentó despues al augusto viajero algunas de las autoridades y personas notables de la comarca, como igualmente á los miembros del Consejo general, cuyo presidente, M. Corts, entregó á S. M. una representacion que manifestaba la gratitud que sentian los habitantes y todos los que tenian algo en las Landas, por el interes que se tomaba en favor del distrito y por sus generosos esfuerzos para promover su curiosidad. El Emperador contestó afablemente, y despues entró en una espaciosa tienda de campaña levantada por órden del prefecto de las Landas, donde se sirvió un suntuoso banquete. En frente de S. M. habia colgado un gran medallon con la siguiente inscripcion; «1857, Napoleon III decreta: Caminos agrícolas, red pirenaica, desinfeccionamiento y cultivo de las Landas, creacion del señorío imperial.» En otro medallon colocado á la derecha se leia: «Llamo vuestra atencion sobre una ley que tienda á fertilizar las Landas de Gascuña. (Napoleon III, 16 de febrero de 1857); y a la izquierda otro que decia: «Quiero hacer del departamento de las Landas uno de los primeros departamentos del imperio (Napoleon I, 13 de abril de

1808). Tuvieron el honor de comer con S. M. los principales funcionarios y notabilidades del pais.

Antes de salir de La Bouheyre, el Emperador dió 4,000 francos para los pobres de las municipalidades donde está situado el señorío imperial; 200 fr. para los que decoraron los alrededores de la casa de campo de M. Leon, y otras sumas para diferentes objetos de beneficencia. S. M. repartió ademas socorros pecuniarios á muchos viejos soldados y personas necesitadas que se le acercaron. El Emperador salió de La Bouheyre á las siete y media en medio de las mas entusiastas aclamaciones.»

La visita del emperador Napoleon III al departamento de las Landas, de que acabamos de dar cuenta, tiene para los españoles y en particular para los que habitamos las provincias limítrofes de Francia, un doble interes. Añádese al que siempre deben inspirar las mejoras que tienden al alivio de las poblaciones que sufren y á la baratura de las sustancias alimenticias, la circunstancia especial que revelan las inscripciones puestas enfrente de la tienda de campaña de La Bouheyre, las cuales acusan por la enumeracion de lo que falta hacer en aquel pais, los males que hasta ahora habia sufrido sin ser aliviados, y ademas manifiestan la fundada esperanza de que una augusta y enérgica solicitud tanta de reparar aquellos quebrantos.

La red de ferro-carriles pirenàica concedida despues de aquella visita á la poderosa compañía del Mediodia, será uno de los medios que mas contribuirán á fomentar en aquel territorio la actividad de negocios que se aviene mal con comunicaciones lentas y costosas.

El aumento de riqueza de estos departamentos multiplicará las transacciones legítimas con las provincias limítrofes del este y del norte de España y refluirá en su comun provecho.

La España, por su parte, trabaja ya para llevar una via férrea á la frontera de los Bajos Pirineos y va á emprender otra dentro brevísimos meses que la conducirá rápidamente á la de los Pirineos Orientales.

Si esto es asi, como nadie podrá negarlo, si es cierto el grande interés que España y Francia tienen en estrechar sus relaciones de amistad y de negocios: si la ceremonia de que hemos hablado revela, à no dudarlo, que las miras del gobierno imperial se dirigen á reparar las desigualdades que ha sufrido hasta ahora un pais menoscabado en la porcion que le habia cabido en el comun reparto de mejoras, ¿será justo ni conveniente que sigan por mucho tiempo sin perforarse esas montañas que corren á lo largo de sus fronteras á impiden el que ambos pueblos puedan darse la mano zin coste y sin fatiga?

De todas veras deseamos que la ceremonia verificada hace poco al pié del Mont-Cenio pera hermanar la Francia con la Italia, se repita dos veces dentro de poco, á las faldas de los Pirineos, junto á Bayona y junto a Perpiñan.

Como no hemos querido emitir mas que un aceuerdo sobre un asunto tan interesante para los intereses internacionales de España y Francia, escusamos enumerar las muchas y poderosas razones que aconsejan la conveniencia de està pacífica desaparicion de los Pirineos.

MANUEL RIMONT.

(Diario de Barcelona,)

MADRID 28 de setiembre.

Podemos asegurar que carece absolutamente de fundamento lo que han dicho algunos periódicos respecto á que, en vista del resultado obtenido por la comision general de estadística en el recuento de la poblacion, el gobierno de S. M. meditaba una nueva division territorial en la que resultaria disminuido el número de provincias.

El timbre de periódicos produjo en el mes de agosto último 62,439 rs. 17 mrs. para la Península, 5,622 40 para las Antillas y 338 40 para Filipinas.

Segun un estado que publica la *Gaceta*, en el primer semestre del corriente año se amortizaron documentos de la deuda pública por valor de 3,369.581,389 rs. 22 mrs.

Hoy tenemos noticias de Lisboa que alcanzan al 23 del actual. El cónsul de España, para evitar los perjuicios que puedan seguirse á nuestros puertos de Cádiz, Málaga y Vigo de la declaracion hecha por la junta de sanidad de Lisboa con motivo de haber aparecido allí el tifus y la fiebre la amarilla, ha resuelto que á la llegada de los paquetes franceses é ingleses que hacen escala en nuestros puertos, pase el vice-consul español á presenciar la descarga y á impedir toda comunicacion con los naturales, á fin de que el consulado español pueda certificar que ha habido completa incomunicacion, y dichos vapores no sufran en los puertos españoles las detenciones subsiguientes á haber tocado en otro declarado sucio.

Hoy tenemos noticias de San Petersburgo que alcanzan al 12 de setiembre. Nada ocurria allí de interés directo para España. Nuestro representante el señor Isturiz ha asistido con los demás individuos del cuerpo diplomático á las funciones del casamiento del gran duque Miguel con la princesa de Báden.

De el *Correo de Andalucía* tomamos la siguiente gacetilla, á la que desde luego aseguramos buena suerte:

Aunque esto del miriñaque, tontillo ó abuecador femenino es asunto muy manoseado, traqueteado, viejo, sabido y hasta va con sus puntas y ribetes de empalagoso, siguiendo una profunda inspiracion, se nos ha ocurrido preguntar á nuestras suscritoras: ¿no os habeis visto nunca metidas dentro del famoso tin jon? Pues miraos en ese espejo.

rara
perfecta
hermosura
celeste
cara:
sí.
¿Os gusta?
lo mismo á mí,
que está muy redonda la mujer así.
Bella se figura
con tanta anchura,
sobrado hermosura
muy preciosa,
mágica
hurí:
sí.
¡Ah! vedla ahí,
se pone ante el espejo
y en seguida se ciñe el corsé,
se coloca una enagua y otra enagua
y cinta y mas cinta y mas cinta despues;
y luego el tremendo y horrible balumbo,
¡qué inmenso y pesado! ¡qué incómodo es!!
con pena lo ajusta, que él toma otro rumbo:
ya cuelga de un lado y se escurre otra vez:
al cabo lo amarra; y lo encubre el vestido:
triunfó de tal trabajo; hinchada está por fin:
y vuélvese de espaldas, se mira y se remira
y toma un anteojo, qne está á la mano allí,
porque acercar no puede con diez varas lo menos
su cara á los cristales, su cuerpo al tocador,
se mira enagenada, —ya estoy—dice—contenta,
ya llevo aquí las redes donde se prende amor:
en cada cinta de estas recogeré un amante
que me prodigue obsequios, piropos y favor:
ya salgo satisfecha, que vengan los galanes,
suspiros exhalando, y ansiosos tras de mí;
que lleguen si es que pueden, rendidos á mis plantas
á hablarme de mis gracias... ¡qué bella estoy así!
¡Oh! ¡Sí!

ESTRANJERO.

Escriben de Paris con fecha 25 de setiembre, al *Mensagero del Mediodia* lo siguiente:

«La noticia que llama en la actualidad la atencion sobre todas, es la referente á la entrevista que deben tener en Weimar el dia 1.° de octubre, los Emperadores de Austria y Rusia. Esta entrevista á la que daban probabilidad los rumores que corrian desde algunos dias y que fui el primero en vaticinarlos, se da hoy con tal carácter de certeza que parece imposible dudar de ella. El *Times* ha publicado al principio de su segunda edicion de ayer el parte relativo á este suceso; los diarios alemanes dan la noticia como un hecho en cierto modo realizado ya, y por acá, en las regiones oficiales, no solo se da crédito á la noticia sino que se la recibe con gusto.

A las instancia personales del Rey de Prusia se atribuye la resolucion de Czar completamente favorable á una entrevista con el Emperador Francisco José, siendo asi que quince dias atras se negoba á ello con insistencia. Sin embargo seria inferir un agravio al espíritu nacional si no tuviésemos en cuenta que los siguientes hechos han debido ejercer alguna influencia en la política de Alejandro y de sus principales consejeros.

La Prusia es en la actualidad la única gran potencia alemana íntimamente enlazada con la Rusia; pero esta alianza de la Prusia se refiere esencialmente á la vida de Federico Guillermo. Muerto él, su sucesor, ahora príncipe Real de Prusia, notoriamente conocido por poco simpático á la Rusia y al contrario muy adicto á Inglaterra, se unirá íntimamente á la Gran Bretaña: el hijo y heredero presunto del príncipe Real de Prusia que se casa con una hija de la Reina Victoria, será tan adicto como su padre á la alianza inglesa. Asi que la Rusia para no verse privada de simpatías en Alemania, para no verse reducida á la estéril amistad de los reyezuelos adictos al Czar, se ve precisada á estrechar sus relaciones con Austria y esto cuanto antes mejor, pues Federico Guillermo ha sufrido ya dos ataques apopléticos, y se considera actualmente como delicadísima su salud.

Añádanse estas consideraciones á las instancias vivas y apremiantes del Rey de Prusia, al deseo manifestado por Francisco José, y por último á la razon de Estado que en beneficio de las relaciones mercantiles de ambos paises, exige que cese la actual frialdad é indiferencia entre las córtes de San Petersburgo y Viena, y comprendereis los motivos de la entrevista de Weimar de la que deben alegrarse todos los amigos de la tranquilidad y del órden en Europa.

La entrevista que se ha verificado en Stuttgard, entrevista á la cual asisten varios príncipes soberanos, y á la que quizás dará un dia la historia el título de Congreso, me ha inspirado la idea de hacer algunas indagaciones sobre las fechas en que se celebraron los anteriores Congresos y los nombres de las ciudades cuyos nombres llevan. Hé aquí la lista; pero antes téngase en cuenta una observacion, y es que el origen de este método empleado para asegurar la paz del mundo es muy moderno. Los dos primeros Congresos son los de Munster y Osnabruck, celebrados en 1644. Despues se celebraron los siguientes: el de los Pirineos en 1659, el de Breda en 1667, el de Aix-la-Chapelle en 1568, el de Colonia en 1673, de Francfort en 1681, de Rastibona en 1684, de Ryswikc en 1697, de Polonia en el propio año, de Oliva en 1660, de Nimega en el mismo año, de Radzin y de Andruzou en 1684, de Moscou en 1686, de Altona en 1687, de Carlowitz en 1698, de Utrecht en 1712, de Baden en 1714, de Amberes en 1715, de Cambray en 1722, de Soissons en 1728, de Aix-la-Chapelle en 1748, de Hubersburgo en 1762, de Terchen en 1779, de Paris en 1782, de Versalles en 1784, de la Haya en 1793, de Rastadt en 1797, de Amiens en 1802, de Erfurt en 1808, de Jassy en 1809, de Bucharest en 1811, de Praga en 1813, de Chatillon en 1814, de Paris en 1814, de Viena en 1815, de Paris en 1815, de Aix-la-Chapelle en 1818, de Carlsbad en 1819, de Viena en 1819, de Tropeau en 1820, de Laybach en 1821, de Verona en 1822, de Lóndres en 1832 y de Paris en 1856.»

Revista comercial.

SEVILLA 20 de setiembre.

Trigos.—A pesar del aspecto de subida en que los dejamos la semana anterior, han continuado firmes á los mismos precios, siendo siempre escasas las entradas de Estremadura. Algo habrá contribuido á ello la llegada de un cargamento de Tangaró de clase fuerte, y de lo mas superior que hemos visto en trigos estranjeros, por su calidad y limpieza. El precio de 60 rs. fanega á que se ha ofrecido, es ya una ventaja, y confiamos que con el arribo de algunos otros que se anuncian, se abrirán las llaves de los *Silos* estremeños.

Cebada.—Tambien de este grano se ha empezado á recibir algun ausilio de la costa de levante, vendiéndose el de esta procedencia á 30 rs. fanega, y el del pais de 32 á 33 rs.

Maiz.—Algunos arribos de esta semilla procedentes de Galatz y trasbordados de Málaga y Cádiz han llegado á nuestro puerto haciendo declinar sus precios á 45 rs. fanega Aun ha de bajar mas, pues la mala cosecha que se tenia por la costa de Cantabria se ha remediado mucho, y no es probable haya esportaciones con aquel destino.

Aceite.—Ha continuado el movimiento de este líquido que la semana anterior empezó á tomar estimacion. Las entradas de la semana en el mercado han ascendido de 14,000 arrobas; y se han vendido desde 46 á 46 y 1/2 rs. arroba en los fielatos, y á 47 el almacenado. Hoy hay demanda á este precio, pero las existencias son cortas, y los tenedores quieren 48.

Aguardiente.—El subido valor que ha tomado este espíritu procedente de Cataluña ha obligado al consumidor á buscar otro mercado, y por cierto que lo ha encontrado con ventaja en Hamburgo, de donde han llegado varios cargamentos de aguardiente fabricado con patatas, que parece increible se haya obtenido una calidad tan superior de ese tubérculo. Su aceptacion ha sido tanta que desde luego se ha realizado, no habiendo existencias del catalan, y vendiéndose hoy el de Hamburgo 195 duros pipa de 32 arrobas.

Por todo lo que va sin firma,

P. J. GELABERT Y POL.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana

NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO Y SAN FRANCISCO DE ASIS FUNDADOR.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las... 5 hs. 59 ms.
Pónese.... á las... 5 » 38 »

Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.

Las 11 hs. 49 ms. 14 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el comandante graduado capitan del regimiento infanteria de Luchana, don Marcelino San Martin.

Parada, Luchana.

Hospital, provisiones, el mismo cuerpo.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

LOTERIAS NACIONALES.

El dia 11 del actual se empezará la venta de la que se ha de celebrar el 24 del mismo á 96 rs. vn. cada entero y 12 el octavo, distribuida de la manera siguiente.

Premios.	Pesos fs.
1... de.	30,000
1... de.	8,000
1... de.	4,000
1... de.	2,000
3... de.	1,000
10... de.	500
12... de.	400
31... de.	200
40... de.	100
100... de.	50
900... de.	40
1100.	

Se juegan 30,000 billetes.

Palma 3 de octubre de 1857.—J. Muntaner.

NAVEGACION

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 1.°

De Cullera en 2 dias laud San José, de 51 toneladas, pat. Francisco Mateu, con 5 mar., 3 pasajeros y arroz.

De Argel en 2 dias laud Lindo, de 30 ton., patron Pedro Vich, con 5 mar., un pas. y carneros.

De id. en 2 dias laud San Juan, de 35 toneladas, pat. Antonio Picornell, con 6 mar., 7 pas. é idem.

De Valencia en 2 dias laud María, de 50 toneladas, pat. Cristóbal Alzamora, con 5 marineros y arroz.

De Iviza en 8 horas vapor Rey D. Jaime I, de 229 ton, cap. D. Gabriel Medinas, con 27 marineros, 68 pas. balija y efectos.

De Valencia en 2 dias laud San Cayetano, de 37 ton., pat. Pablo Ramon Martí, con 5 marineros y arroz.

Dia 2.

De Mahon en 3 dias laud San José, de 16 toneladas, pat. Mateo Seguí, con 4 mar. y patatas.

De Barcelona en un dia vapor Mallorquin, de 155 toneladas, cap. don José Estadas, con 18 marineros, balija y efectos.

IDEM DESPACHADAS.

Dia 1.°

Para Ibiza laud San Antonio, de 20 ton., patron Francisco Gallud, con 3 mar., un pasajero y lastre.

Para Argel laud Sangre, de 20 ton., pat. Guillermo Bosch, con 4 mar. un pas. y habichuelas.

Para Santa Pola laud San Antonio, de 28 toneladas, pat. Victoriano Sorá, con 5 mar. y trigo.

Dia 2.

Para Barcelona vapor Rey D. Jaime I, de 129 toneladas, cap. don Gabriel Medinas, con 28 marineros, 72 pas., balija y efectos.

Para idem laud Trinidad, de 66 toneladas, patron Bartolomé Pujol, con 7 mar., un pas., garbanzos y efectos.

Para idem idem San Francisco, de 68 ton., patron Bartolomé Albertí, con 8 mar., trigo é id.

SECCION DE ANUNCIOS.

Utilidad y economía.

Paquetes de papel blanco satinado de 125 cartas, desde el ínfimo precio de 5 reales por arriba, se encontrarán de venta en la imprenta y librería de Gelabert, *Pas d' en Quint*, número 74, y plaza de Cort, número 36.

Se venden igualmente otra clase de papeles de fantasía, ondulado, vergé, político, católico, arabesco, etc., etc., con sus correspondientes sobres perfectamente arreglados.

EL PORVENIR DE LAS FAMILIAS.

COMPAÑIA ESPAÑOLA DE SEGUROS MÚTUOS SOBRE LA VIDA

Autorizada por real órden de 25 de noviembre de 1851, prévia consulta del Consejo Real,

BAJO LA INSPECCION Y PROTECCION DEL GOBIERNO DE S. M.

Inversion inmediata de los fondos recaudados en títulos de la renta del 3 por 100 español.
El capital suscrito hasta 30 de abril de 1857 asciende à 80.000,000 de reales.
Depósito en el banco de España, en títulos 34 000,000 de reales.
Este depósito representa cerca de la mitad del capital suscrito.
En ninguna otra compañía de esta clase se nota una proporcion, ni con mucho, tan ventajosa para los intereses de las asociaciones.

Un delegado del gobierno de S. M. vigila las operaciones de la compañía.

CONSEJO DE VIGILANCIA.

Escmo. Sr. Duque de Abrantes, grande de España y diputado.—*Vice-presidente.*	Sr. D. Ignacio Sebastian y Riva, propietario.
Escmo. Sr. Conde del Real, vizconde de Zolina, grande de España.	Escmo. Sr. D. Pedro Tomás de Córdoba.
Sr. D. Jaime Girona, banquero.	Sr. D. Ramon Vela Hidalgo.
Escmo. Sr. Conde de Isla Fernandez.	Sr. D. Felipe Justo, comerciante.
Sr. D. Francisco de Paul Lobo, abogado.	Sr. D. José Magaz.
	Sr D. José Joaquin Mateo, abogado.
	Sr. D. Fernando de Madrazco, id —*Srio. vocal.*

Director general. . . . . Sr. D. J. Singher.
Director adjunto. . . . . Sr. D. Miguel de Orives.
Banquero y cajero central. . . La Compañía general de Crédito en España.

Direccion general en Madrid, carrera de S. Gerónimo, número 34.

El Porvenir, así como *La Union española*, son las primeras sociedades de esta clase, hasta ahora, cuyos estatutos hayan sido legalmente examinados, discutidos y aprobados por corporaciones respetables, y principalmente por el Consejo Real.

Asociacion general de supervivencia.

La Asociacion general de supervivencia tiene por objeto facilitar á cada suscritor mediante una entrega *única* ó entregas *anuales* un capital tanto mas importante cuanto la suscricion tiene mayor duracion.

Conviene, por consiguiente, á todo individuo que prevé puede necesitar para una época cualquiera un capital, sea para satisfacer *una deuda*, para *dotar*, *educar ó librar del servicio militar* á sus hijos, para *recompensar* los servicios de antiguos y fieles servidores, ó para *ser útil* á personas dignas de interes y de proteccion, y en fin, sirve de *Caja de ahorros* para todas las clases de la sociedad.

Liquidaciones. Las liquidaciones sucesivas de la asociacion general de supervivencia principiarán el 1.º de enero de 1860, 1865, 1870, 1875, y por este órden de cinco en cinco años.

Facultad de liquidar. El suscritor cuyo compromiso comprende varias épocas de liquidacion, tiene facultad de cesar en su empeño en cualquiera de dichas épocas, de conformidad con las condiciones de su póliza, avisando tres meses antes del vencimiento del quinquenio.

Elementos de Beneficios. Para dar una idea de los resultados que debe producir la *asociacion general de supervivencia*, basta decir que *seis elementos* contribuyen al aumento del capital entregado.

1.º Los intereses de las anualidades entregadas, capitalizados de seis en seis meses;
2.º Las cantidades abonadas por los socios fallecidos;
3.º Los intereses producidos por estas sumas;
4.º Los intereses de todas las cantidades entregadas por los asegurados cuyas suscripciones han caducado;
5.º Las cantidades abandonadas por los que no han presentado los documentos necesarios para la liquidacion;
6.º Los intereses procedentes de estas sumas.

Por consiguiente, esta asociacion presenta á cada sobreviviente la *seguridad* de recibir su capital con los intereses capitalizados y considerablemente aumentados por las caducidades y mortalidad, y la *posibilidad*, segun la duracion del empeño y la edad de los asegurados, de conseguir resultados estraordinarios, pudiendo presentarse la progresion de beneficios probables que se espresan en la tabla siguiente:

(Se supone imposiciones de 1,000 rs. anuales en cabeza de personas desde el nacimiento á 80 años con enajenacion del capital).

Por imposiciones de 1,000 reales anuales.	En 5 años.	En 10 años.	En 15 años.	En 20 años.	En 25 años.
Del nacimiento á 1 año....	13,700	53,000	112,000	250,000	584,000
de 1 á 2 años...	11,200	37,500	93,000	212,000	460,000
de 3 á 19 id......	10,700	36,200	90,000	200,000	436,000
de 20 á 29 id......	10,800	35,000	89,000	190,000	422,000
de 30 á 39 id......	10,850	35,200	90,000	195,000	425,000
de 40 á 49 id......	10,850	35,200	90,000	198,000	435,000
de 50 a 59 id......	11,000	38,000	92,000	215,000	441,000
de 60 á 69 id......	11,400	41,750	94,000	200,000	540,000
de 70 á 79 id......	12,000	42,300	98,000	300,000	600,000
de 80 años en adelante....	12,500	50,000	110,000		

Derechos de gestion. Provee la direccion general à todos los gastos de gerencia.

Se cubren dichos gastos con el producto de 4 por 100 que se exige de cada suscricion. Págase este derecho al contado y por una sola vez.

Percibe ademas la direccion, tan solo en la época de la liquidacion, 1 por 100 del importe de las cantidades que deben entregarse.

Los suscritores pueden, si lo prefieren, pagar el 5 por 100 al contado por una sola vez.

La direccion general tiene representantes en todas las principales ciudades del reino, los que darán las esplicaciones y aclaraciones que puedan apetecer las personas que deban ingresar en la Compañía.

En Madrid tiene igualmente representantes especiales, y pasan á las casas á donde se les llame con el mismo objeto.

La direccion manda y distribuye gratis los prospectos que se le piden.

La inspeccion y subdireccion de esta provincia, á cargo de don Antonio Martinez Felices, se halla establecida en el Borne, número 29.

LA PERSONA QUE HAYA PERDIDO UN paraguas en la carretera de Inca, acuda al cuartel de la Guardia civil y lo entregarán dando las señas.

SE VENDE UN CABALLO ANDALUZ tordo rodado, de buena estampa, cerrado del año próximo pasado y de casi ocho palmos de alzada. En esta imprenta darán razon.

RETRATOS.

JULIO VIRENQUE, pintor, hace toda clase de retratos, al óleo y fotográficos, á todos precios.

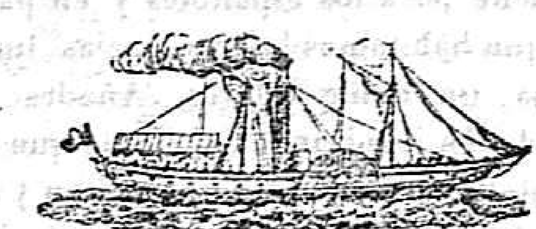
Vive cuesta Montaner, 35 y 36 frente la calle de los Huertos.

ALQUILERES.

En la calle *dels Oms* hay para alquilar un segundo piso muy espacioso, con derecho de agua y azotea. Su dueño vive en la calle *den Vindango*, casa zaguan, llamada del médico Pelegrí.

Igualmente hay para el mismo objeto un depósito para aceite, vulgo *chaferex*. Darán razon en la misma casa.

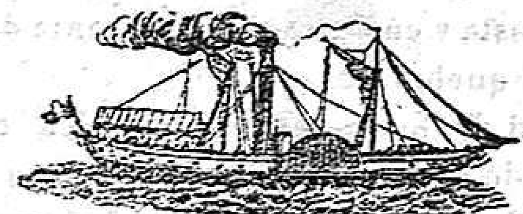
HAY PARA VENDER UN SURTIDO DE porcelana, de varias piezas, à precios moderados calle de San Miguel, número 7, delante del horno de las Llebres.



El vapor correo *El Rey D. Jaime I* al mando de su capitan don Gabriel Medinas, saldrá de este puerto para

IVIZA Y VALENCIA

el lúnes 5 del actual á las OCHO de la mañana. Admite carga y pasageros. Se despacha en la plazuela de las Copiñas, número 44.



El vapor El Mallorquin, *su capitan D. José Estade y Sabater, saldrá para Barcelona el LUNES 5 del actual á las tres de la tarde en punto, con la correspondencia. Admite cargo y pasageros á los precios siguientes: Cámara de popa 60 reales, cámara de proa 40 rs. y sobre cubierta 20 rs. Se despacha en la calle de la Portería de Santo Domingo, número 1.º cuarto entresuelo.*

IMPRENTA Y LIBRERIA DE PEDRO J. GELABERT,

Pas d'en Quint n.º 74 y Plaza de Cort n.º 38.

En ella se suscribe á

LA MODA,

REVISTA SEMANAL

de literatura, teatros, costumbres y modas.

PROSPECTO.

Diez y seis años hace que fundamos esta interesante y acreditada Revista *con el plausible objeto de proporcionar á las familias amena y variada instruccion al par que honesto y útil entretenimiento: envanecémonos, pues, con particular satisfaccion de haberle llenado cumplidamente, logrando consolidar su existencia, siquiera hayamos necesitado tan largo período y no escasos gastos y sacrificios de todo género para conseguir el favor del público y en particular de las señoras y de la juventud de ambos sexos, con el beneplácito de los encargados de velar por su buena educacion moral y religiosa. Ningun artículo, ni pensamiento alguno se hallará en la larga série de nuestra* Revista *que, bajo formas mas ó menos poéticas ó novelescas, no conduzca á ensalzar la virtud y vituperar el vicio, inculcando siempre en el corazon de la juventud sanas máximas de moral, al par que pensamientos elevados y generosos.*

Por esto, sin duda, ha acogido el público nuestra Revista *tan favorablemente, porque en ella encuentra instruccion sana y máximas moralizadoras, presentadas con la variada amenidad tan á propósito para instruir y deleitar á la vez, que desde luego fueron los dos objetos de la* Moda; *y por esto ha penetrado siempre en el hogar doméstico sin el menor recelo; resultado de que nos felicitamos altamente y que nos autoriza á recomendar su adquisicion con la mas completa confianza de obtener buena acogida, especialmente de las señoras y jóvenes señoritas, á quienes está principalmente dedicado nuestro periódico, rico ademas en las labores de señoras, bordados de todas clases, patrones para cortes de vestidos, capotes, manteletas, mangas, camisolines y demas análogo, dibujos de letras, adornos y bordados diversos, así como tambien de tapicería y de crochet y, últimamente, figurines de modas para señora y para niños, siempre al dia, pues que al efecto contamos en Paris con activos é inteligentes corresponsales, y no omitimos nada que particularmente pueda ser útil ó agradable á las señoras.*

Cada número de nuestra Revista *contendrá artículos de crítica ó de costumbres, descripciones varias, aplicacion de los figurines y patrones, reseña mensual de modas, poesías, etc., y ademas insertaremos sucesivamente un Manual de Señoritas que abraza cuanto concierne á su instruccion y recreo con modelos litográficos que acompañarán á las esplicaciones siempre que convenga.*

La coleccion completa del corriente año comprenderá por tanto:

70 *pliegos de impresion compacta y escogida, en rico papel satinado.*
12 *figurines de modas para señoras.*
4 *dichos para niños.*
10 *dibujos de tapicería.*
2 *dichos de crochet.*
12 *grandes pliegos de patrones para cortes de vestidos, capotas, mangas, camisolines, etc.*
4 *láminas de dibujos á dos tintas para copiar.*
1000 *dibujos de letras, adornos, bordados diversos, etc.*
52 *geroglíficos.*
12 *cubiertas de color impresas por ambos lados, y una general para el tomo.*

CONDICIONES DE SUSCRICION.

Se publica todos los meses un cuaderno con los pliegos de impresion, figurines, bordados y demas espresado en el prospecto convenientemente distribuido en los doce de todo el año, que formarán un tomo de lectura agradable por su variedad, y útil por lo curioso por la diversidad de láminas de todas clases que contendrá segun queda esplicado.

El precio de suscricion es 7 rs. al mes, tanto en Madrid como en provincia, no admitiéndose suscriciones por menos de tres meses.

Los que se suscriban por un año á contar desde primero de enero y satisfagan su importe anticipado, recibirán gratis, por via de regalo, las obras que gusten elegir de las contenidas en el catálogo adjunto al prospecto hasta el valor de 40 rs., de suerte que reportarán un beneficio de 50 por 100 próximamente, saliéndoles por tanto á la suscricion casi á la mitad de su precio, ventaja que no podria concederse á no contar con el crecidísimo número de suscritores que actualmente nos favorecen.

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.

Por el Editor